

На правах рукописи

Шайдуллина Венера Камилевна

**ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ: ПОЛИСИСТЕМНОЕ
ИССЛЕДОВАНИЕ**

**Специальность 12.00.03 – гражданское право;
предпринимательское право; семейное право;
международное частное право**

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук**

Казань – 2016

Диссертация выполнена на кафедре гражданского права и процесса
Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего профессионального образования
«Ульяновский государственный университет»

Научный руководитель	доктор юридических наук, профессор Морозов Сергей Юрьевич
Официальные оппоненты:	доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации Илюшина Марина Николаевна, заведующая кафедрой предпринимательского права, гражданского и арбитражного права Российской правовой академии Министерства юстиции Российской Федерации кандидат юридических наук, доцент Ананьева Анна Анатольевна доцент кафедры гражданского и международного частного права Саратовской государственной юридической академии
Ведущая организация	- Российский государственный университет правосудия

Защита состоится 03 марта 2016 г. в 10.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.081.26 при Казанском (Приволжском) федеральном университете по адресу: 117105, г. Казань, ул. Кремлевская, д. 18.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке им. Н.И. Лобачевского Казанского (Приволжского) федерального университета и на официальном сайте Казанского (Приволжского) федерального университета <http://www.kpfu.ru>

Электронная версия автореферата размещена на официальном сайте Казанского (Приволжского) федерального университета <http://www.kpfu.ru>.

Автореферат разослан «_____» _____ 2015 года.
Ученый секретарь
диссертационного совета,

кандидат юридических наук, доцент

Г.Р. Хабибуллина

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Актуальность, своевременность и востребованность темы диссертационного исследования проявляется в нескольких аспектах.

Социально-экономический аспект. Перевозка грузов для России с ее большой территорией имеет большое социально-экономическое значение. От правильного и эффективного регулирования договорных отношений, складывающихся в данной сфере, зависят своевременная доставка сырья, необходимого для работы предприятий, доставка изготовленной продукции ее потребителям, развитие социальной инфраструктуры и т.п. Трудно представить себе сферу народного хозяйства, которая бы не зависела от эффективного функционирования транспортных артерий отечественной экономики (строительство, машиностроение, авиастроение, торговля и т.п.). В постановлении Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р¹ «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» отмечается, что транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России, и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения, сближает регионы России, улучшая их социальные возможности.

Доктринальный аспект. В настоящее время, отсутствует полисистемное исследование договора перевозки грузов. Чаще всего исследованию подлежат гражданско-правовые нормы о договоре. Реже данный договор исследуется в качестве элемента системы гражданско-правовых договоров. В ходе таких

¹ Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 50. Ст. 5977; Собрание законодательства РФ. 2008. № 52 (ч. 2) (поправка).

исследований затрагиваются отдельные вопросы соотношения договора перевозки грузов с понятиями «сделка» и «правоотношение». При этом, не обращается внимания на его регулятивные возможности. Практически отсутствуют исследования юридической конструкции данного договора, и совсем наука не разрабатывает данный договор с точки зрения гражданско-правовых форм.

В цивилистике практически не разработана проблема юридических конструкций. При этом не проводится различий между теоретическими и законодательными конструкциями, а также с конструкциями конкретных правовых средств, в том числе гражданско-правовых договоров.

Недостаточно разработано учение о договорных условиях и их роли в механизме договорного регулирования. Имеется неопределенность в возможности признания видообразующих договорных условий в качестве существенных.

Отсутствует целостное учение о гражданско-правовых формах. При этом не выработано единое понятие гражданско-правовой формы, не разработаны некоторые их виды.

Настоящая работа отчасти способствует решению обозначенных доктринальных проблем.

Правоприменительный аспект. В правоприменительной, и в первую очередь в судебной, практике имеется масса проблем, связанных с правовой квалификацией договора перевозки грузов, его осложненных конструкций. О злободневности возникающих на практике проблем свидетельствует огромное количество споров, связанных с неисполнением обязательств, возникающих из указанных договоров.

Правотворческий аспект. К проблемам в правоприменительной практике приводит отсутствие четкого определения договора о предъявлении груза к перевозке, правовой возможности абонементного обслуживания грузоотправителей при перевозках транспортом необщего пользования. Требуется совершенствование положений о договоре фрахтования. Существует

необходимость унификации гражданского законодательства о перевозке грузов. Требуется совершенствование законодательных положений, касающихся правового положения грузополучателя, а также вопросов ответственности за нарушение договора перевозки грузов.

Все сказанное, на наш взгляд, свидетельствует об актуальности темы проведенного исследования.

Степень научной разработанности темы исследования. Исследованию договора перевозки грузов в разное время посвящали свои работы Т.Е. Абова, В.В. Витрянский, Г.Г. Иванов, А.Г. Калпин, С.Ю. Морозов, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов и др.

К числу кандидатских диссертаций, связанных с исследованием данного договора, которые были защищены в последние десятилетия можно отнести работы Бянкиной А.М. «Правовое регулирование договора перевозки грузов автомобильным транспортом в приграничных районах» (М., 2012), А.А. Довгополова «Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву» (М., 2006), Елдашов Г.А. «Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов автомобильным транспортом» (М., 2006), Карпеева О.В. «Правовое регулирование организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении» (Саратов, 2013), Расулова А.В. «Правовые проблемы железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике» (М., 2003), Ушакова Д.В. «Правовое регулирование морских перевозок грузов» (М., 2004), Швецов Ю.В. «Обязательство железнодорожной перевозки грузов» (Волгоград, 2005), и др.

Договор перевозки как юридическую конструкцию исследовала в своих трудах А.А. Ананьева. Проблемы теории гражданско-правовых средств разрабатывали Н.А. Баринов, А.В. Малько, Б.И. Пугинский и др. Исследование гражданско-правовых форм проводили В.А. Белов, О.А. Красавчиков и др.

Тем не менее, комплексного полисистемного исследования договора перевозки груза не проводилось. Чаще всего исследуется только законодательство о данном договоре, а не он сам. Ни в одном из трудов

перечисленных авторов, договор перевозки грузов не рассматривался одновременно как элемент системы, как юридическая конструкция, как правовое средство и как правовая форма. Изложенное свидетельствует о явно недостаточной степени научной разработанности заявленной темы исследования.

Цель и задачи исследования. Цель полисистемного исследования состоит в выработке комплексного представления о договоре перевозки груза, как об объективном явлении гражданско-правовой действительности, выполняющим одновременно взаимосвязанные функции элемента системы договоров перевозки, юридической конструкции, правового средства и правовой формы.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие исследовательские задачи:

1. Определить роль и место договора перевозки груза в системе договоров, направленных на выполнение и организацию услуг по перевозке.
2. Провести анализ взаимосвязей договора перевозки грузов с иными гражданско-правовыми договорами.
3. Выявить механизм договорного воздействия на общественные отношения по перевозке грузов, показать регулятивную сущность договора и его соотношение с понятиями «сделка» и «правоотношение».
4. Дать понятие договорных условий и выявить их роль в структуре юридической конструкции конкретного договора перевозки грузов.
5. В соответствии с гражданско-правовым принципом единства и дифференциации выявить взаимосвязь и различия юридических конструкций конкретного договора перевозки грузов, законодательства о договоре перевозки груза и теоретической конструкции договора перевозки.
6. Выявить возможность правовой квалификации договора перевозки грузов как договора в пользу третьего лица, договора присоединения, публичного и абонентского договоров.

7. Дать понятие гражданско-правовой формы. Выявить и охарактеризовать правовые формы общественных отношений по перевозке грузов, приобретаемые в процессе договорного регулирования.

8. Сформулировать предложения по совершенствованию положений гражданского законодательства о договоре перевозки грузов.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся при перевозке грузов, регулируемые гражданско-правовыми договорами.

Предметом исследования являются нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность участников договорных отношений по перевозке грузов, работы ученых-правоведов, судебной-арбитражная практика, а также практика заключения и исполнения гражданско-правовых договоров, направленных на выполнение и организацию услуг по перевозке грузов.

Методологическая основа исследования. Поставленные исследовательские задачи решались с использованием диалектической теории познания, а также системного, структурного, и инструментального методологических подходов.

Были также использованы общенаучные и частнонаучные методы исследования: анализа и синтеза, аналогии, индукции и дедукции, статистического, сравнительно-правового и формально-юридического метода правовых исследований. Кроме того, был применен метод юридического моделирования.

Нормативной базой исследования явились нормы российского гражданского законодательства, а также положения гражданского права некоторых зарубежных государств.

Эмпирическую базу исследования составляют материалы практики судов общей юрисдикции и арбитражных судов, иных правоприменяющих субъектов. В частности, исследованы постановления и определения Конституционного Суда РФ, Пленумов Верховного Суда РФ и Высшего

Арбитражного Суда РФ, и Федеральных арбитражных судов Восточно-Сибирского, Западно-Сибирского и Северо-Западного округов.

Теоретическая основа исследования. Теоретическую основу исследования составляют достижения отечественной юридической науки (прежде всего цивилистики, коммерческого права и теории права), нашедшие выражение в трудах, ученых, названных выше в разделе «Теоретическая разработанность темы исследования». Кроме того, сделанные в диссертации выводы опираются также на труды таких ученых, как Т.Е. Абова, М.М. Агарков, М.К. Александров-Дольник, С.С. Алексеев, А.А. Ананьева, В.К. Андреев, Г.Б. Астановский, Н.А. Баринов, А.В. Барков, Р.С. Бевзенко, В.А. Белов, М.И. Брагинский, С.Н. Братусь, А.Г. Быков, Е.В. Васьковский, В.В. Витрянский, А.Э. Вормс, Е.М. Ворожейкин, Б.М. Гонгало, А.В. Дозорцев, В.А. Егиазаров, Л.Г. Ефимова, О.С. Иоффе, М.Ф. Казанцев, Ю.Х. Калмыков, А.Г. Калпин, А.Г. Карапетов, О.В. Карпеев, Д.А. Керимов, Н.М. Коршунов, О.А. Красавчиков, В.В. Кулаков, А.М. Мартемьянова, Д.А. Медведев, С.Ю. Морозов, И.Б. Новицкий, К.П. Победоносцев, И.А. Покровский, В.Ф. Попондопуло, Б.И. Пугинский, Ю.В. Романец, А.Н. Романович, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, В.И. Серебровский, А.П. Сергеев, В.И. Серебровский, В.Т. Смирнов, Е.А. Суханов, М.А. Тарасов, Н.Н. Тарасов, Р.О. Халфина, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов, С.А. Хохлов, И.В. Цветков, М.Ю. Чельшев, А.Ф. Черданцев, Х.И. Шварц, Л.И. Шевченко, А.Е. Шерстобитов, Г.Ф. Шершеневич, З.И. Шкундин, К.К. Яичков, В.Ф. Яковлев.

Среди иностранных ученых можно отметить таких исследователей, как J. Ramberg, Seckel, K. Schmidt.

Научная новизна исследования. Диссертация является первым квалификационно-комплексным монографическим полисистемным исследованием договора перевозки грузов, рассматриваемого одновременно как элемент системы договоров, как правовое средство, как правовая форма и как юридическая конструкция.

В результате проведенного исследования впервые в науке гражданского права:

- выявлены отличия теоретической юридической конструкции договора перевозки от юридических конструкций конкретного договора перевозки грузов и гражданского законодательства о данном договоре;
- показаны отличия юридических конструкций сделки и договора перевозки груза;
- юридические конструкции договора фрахтования и договора перевозки в прямом смешанном сообщении признаны осложненной юридической конструкцией договора перевозки;
- выявлена системная взаимосвязь договора перевозки грузов с другими гражданско-правовыми договорами;
- выявлены целевая и функциональная общность группы договоров, направленных на выполнение и организацию услуг по перевозке грузов;
- дано авторское определение гражданско-правовой формы, выявлен ее новый вид.

Основные положения, выносимые на защиту:

1) Договор перевозки грузов является важнейшим элементом системы договоров, направленных на выполнение и организацию перевозки грузов. Под элементом данной системы договоров следует понимать гражданско-правовой институт, как ее неделимый при заданном способе рассмотрения компонент, который функционально взаимосвязан с иными гражданско-правовыми договорами указанной направленности.

Договор фрахтования и договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении являются элементами более низкого уровня данной системы, поскольку являются подвидами договора перевозки грузов.

2) Следует различать сделку по заключению договора перевозки грузов и сам договор. Договор перевозки грузов, как правовое средство, нельзя отождествлять ни со сделкой, ни с правоотношением.

3) Следует различать юридическую конструкцию конкретного договора перевозки грузов, его теоретическую юридическую конструкцию и законодательную юридическую конструкцию.

Под теоретической юридической конструкцией договора перевозки следует понимать обладающую максимальной степенью абстрактности мысленную типовую схему взаимодействия прав и обязанностей его сторон, являющуюся результатом обобщения решения правовых ситуаций, складывающихся при перемещении материальных объектов при помощи самоходных транспортных средств.

4) Теоретическую конструкцию договора перевозки можно представить как соглашение, в силу которого одна сторона (перевозчик) обязуется за плату оказать другой стороне услуги по перемещению материальных объектов (грузов, пассажиров, багажа) из одной точки пространства в другую при помощи принадлежащих ему на законных основаниях самоходных транспортных средств

5) Условия договора – это согласованные сторонами и обязательные для них правила (волевые модели) поведения, определяющие зависимость мер возможного и должного поведения одной стороны договорного правоотношения от согласованных границ возможного и должного поведения другой стороны.

Условие о цене является видообразующим для договора перевозки грузов, однако его нельзя отождествлять с существенным условием данного договора. Предусмотренные п. 2 ст. 784 ГК РФ общие условия перевозки, которые определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, не тождественны существенным условиям.

6) Предусмотренные императивными нормами условия, можно разделить на две группы основные, т.е. присутствующие как элементы в юридической конструкции любого конкретного договора перевозки грузов и факультативные, появление которых зависит от усмотрения сторон договора.

Диспозитивные нормы права влияют на структуру юридической конструкции конкретного договора перевозки.

7) Договор фрахтования представляет собой осложненную конструкцию договора перевозки грузов. Осложнение происходит ввиду: 1) добавления условия о предоставлении вместимости транспортного средства либо его части; 2) возможности включения условия об опционе; 3) возможности исключения условия о выдаче груза грузополучателю.

8) Нельзя рассматривать перевозчика, заключившего договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в качестве представителя грузоотправителя, поскольку при такой трактовке у перевозчика при заключении договора должно возникнуть секундарное право, предоставляющее возможность совершения юридического действия от чужого имени, не предполагающее наличия какой либо встречной обязанности, что не соответствует действительности.

Юридическая конструкция договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является единой. По сравнению с договором обычной перевозки она осложнена условием, возможность применения которого предусмотрена ст. 313 ГК РФ. Содержанием данного условия является возможность возложения обязанности должника (перевозчика, заключившего договор) на третьих лиц.

9) Под правовой формой, понимаются: 1) правовые источники (внешняя форма самого права); 2) структура системы права (внутренняя форма права); 3) идеальная модель общественного отношения (его элементов), полученная в результате установления границ позитивных обязываний, дозволений и запретов для участников общественных отношений, выражающихся в мерах их возможного или должного поведения.

10) Следует признать существование самостоятельной (отличной от кредиторской обязанности) правовой формы – секундарной необходимости, выражающейся как мера необходимого поведения обладателя секундарного права (грузополучателя), направленная на создание условий для надлежащей

реализации юридических возможностей, содержащихся в этом праве.

11) Согласие владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта на принятие заявки перевозчиком (ст. 11 УЖТ) не может являться элементом акцепта перевозчика. Секундарное право перевозчика и секундарное право владельца транспортной инфраструктуры являются едиными по форме, но различными по своему содержанию правами. При этом недопустимым представляется утверждение, что одно из этих прав является элементом другого. Нельзя вести речь и о «раздвоении» единого секундарного права, поскольку эти права связывают состоянием бесправия разных субъектов.

12) Анализ правовой формы секундарных прав позволяет сделать выводы о том, что грузоотправитель и грузополучатель в договоре перевозки не могут рассматриваться в качестве одной стороны, а сам договор перевозки не является сложносоставным обязательством.

13) Пределы правоспособности грузоотправителя могут изменяться в зависимости от его профессионализма. Ситуация о возможности признания судом слабой стороной акцептанта не должна распространяться на договор перевозки грузов, в котором оферту подает грузоотправитель, а акцептантом является перевозчик.

14) Предлагается внести следующие изменения в законодательство:

14.1. Следует исключить обязанность получения груза из транспортных уставов и кодексов. Это позволит рассматривать в соответствии с нормами и смыслом ГК РФ: 1) договор перевозки грузов, как договор в пользу третьего лица; 2) обязанность грузополучателя по принятию исполнения от перевозчика как кредиторскую. Требуется приведение соответствующих норм транспортного законодательства, устанавливающих возможность привлечения грузополучателя к ответственности за отказ либо просрочку в приеме груза, в соответствие с п. 2 ст. 406 ГК РФ.

14.2. Следует предусмотреть в законодательстве возможность абонементного обслуживания грузоотправителей при перевозках транспортом необщего пользования.

14.3. Предлагается изложить ч. 1 ст. 791 ГК РФ следующим образом:

По договору о предъявлении груза к перевозке перевозчик в соответствии с условиями принятой от отправителя груза заявки обязан подать ему исправные и пригодные для перевозки соответствующего груза транспортные средства, а отправитель обязан предъявить груз к перевозке.

Срок подачи транспортных средств под погрузку и предъявления груза к перевозке, а также объем предъявляемого груза устанавливаются заявкой (заказом), договором перевозки и (или) договором об организации перевозок.

Научная и практическая значимость исследования. Научная значимость диссертационного исследования заключается в том, что ее положения формируют целостное представление о договоре перевозки грузов.

Выводы, полученные в результате проведенного исследования, дополняют и развивают такие разделы науки гражданского права, как система гражданского права, общие положения об обязательствах, включая общие положения о договорах, отдельные виды гражданско-правовых договоров.

Научная значимость исследования заключается также в том, что оно может служить основой для дальнейшей углубленной, детализированной разработки учения о договоре перевозки грузов. Результаты исследования будут также способствовать разработке ряда общих проблем гражданско-правовой теории, в том числе проблем, связанных с развитием учений о гражданско-правовых формах, о правовых средствах, теории секундарных прав, и учения о гражданско-правовых юридических конструкциях, а также с систематизацией гражданских договоров.

Практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут быть использованы в правотворческой деятельности при кодификации гражданского законодательства и в правореализационной деятельности, в частности при рассмотрении судами споров, возникающих из договора перевозки грузов, в договорной работе коммерческих и иных организаций, а также в преподавании учебных дисциплин.

Апробация результатов исследования. Диссертация обсуждена на кафедре гражданского права и процесса Ульяновского государственного университета.

Основные положения и выводы нашли отражение в научных статьях (3 из них – в ведущих рецензируемых научных журналах, в которых в соответствии с установленными требованиями должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук), иных публикациях автора (всего в 7-и публикациях общим объемом 3,9 п.л.), излагались и обсуждались на различных научных всероссийских и международных форумах и конференциях: Актуальные проблемы гражданского и предпринимательского права: II Межвузовская научно-практическая конференция студентов, аспирантов, соискателей и преподавателей (г. Москва, 2010); Молодежь и межнациональные отношения: конструктивные и деструктивные тенденции: II Всероссийская молодежная конференция (Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет, 2011); Актуальные проблемы гражданского и предпринимательского права: IV Межвузовская научно-практическая конференция студентов, аспирантов, соискателей и преподавателей (Москва: Всероссийская государственная налоговая академия Министерства финансов Российской Федерации, 2011); Актуальные проблемы гражданского и предпринимательского права: V ежегодная Всероссийская научно-практическая конференция студентов, аспирантов, соискателей и преподавателей (Москва: Всероссийская государственная налоговая академия Министерства финансов Российской Федерации, 2011); Модернизация юридического образования: проблемы и перспективы: Всероссийская научно-практическая конференция, посвященная 65-летию Института права Башкирского государственного университета и высшего юридического образования в Республике Башкортостан (Уфа: Башкирский государственный университет, 2014); 20 лет Гражданскому кодексу Российской Федерации: итоги, тенденции и перспективы развития: III Международная научно-практическая конференция

(Ульяновск: Ульяновский государственный университет, 2014); Россия и мир: новый вектор: Гайдаровский форум (Москва: Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации и Институт экономической политики имени Егора Гайдара, 2015); Кооперация в науке и инновациях: Международная научно-практическая конференция профессорско-преподавательского состава, сотрудников, докторантов и аспирантов вузов (Москва: Российский университет кооперации, 2015).

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих 8 параграфов, заключения, а также библиографического списка.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность выбранной темы, указывается степень ее научной разработанности, определяются цель, задачи, объект и предмет исследования, дается краткая характеристика его методологической, теоретической и нормативной основы, излагаются основные положения, в которых выражена научная новизна работы, показывается ее теоретическая и практическая значимость, а также приводятся данные об апробации результатов исследования.

Первая глава - «Договор перевозки грузов как элемент системы транспортных договоров и как правовое средство» - состоит из трех параграфов. В рамках данной главы рассматривается роль, место и функции договора перевозки грузов в системе гражданско-правовых договоров, направленных на выполнение и организацию услуг по перевозке грузов. Показаны регулятивные возможности договора.

В первом параграфе – «Договор перевозки грузов как элемент системы транспортных договоров» - обращается внимание на то, что целью системы договоров, которые нормируются в рамках главы 40 ГК РФ «Перевозка», является выполнение и организация услуг по перевозке. Целевая направленность договоров данной системы предполагает их дифференциацию на две группы: 1) договоры, направленные на выполнение услуг по перевозке; 2) договоры, направленные на организацию перевозок. В первую группу входят: договор перевозки грузов, договор перевозки пассажира; договор фрахтования (чартер), договор перевозки в прямом смешанном сообщении. Ко второй группе относятся: договор о предъявлении груза к перевозке, договор об организации перевозок грузов, узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов.

Первую из указанных подцелей второго уровня системы (организация услуг по перевозке) можно декомпозировать на цели, направленные на выполнения услуг по перевозке: 1) только грузов; 2) только пассажиров; 3) как

пассажиров, так и грузов. Соответственно на третьем уровне выполнение целей первой из названных трех групп обеспечивает такой элемент системы, как договор перевозки грузов. Ко второй целевой группе относится договор перевозки пассажиров, а к третьей – договор фрахтования (чартер) и договор перевозки в прямом смешанном сообщении.

К договорам, направленным на оказание услуг по перевозке грузов, относятся элементы первой и третьей целевой подгруппы системы: договор перевозки грузов, договор фрахтования грузов и договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Договор перевозки грузов тесно связан в рамках единой системы с другими ее элементами. С договорами фрахтования и договором перевозки грузов в прямом смешанном сообщении договор перевозки грузов связан напрямую как вид договора с его подвидами. Наблюдается прямая непосредственная взаимосвязь договора перевозки грузов с отдельными договорами, которые являются элементами подсистемы организационных договоров. Речь идет, в частности, о договоре о предъявлении груза к перевозке и о договоре об организации перевозок грузов. В диссертации аргументированно доказывается несостоятельность точек зрения, согласно которым договор о предъявлении груза к перевозке следует рассматривать как: 1) договор оказания услуг; 2) предварительный договор; 3) договор перевозки грузов с отлагательным условием. Попытка представить договор о предъявлении грузов к перевозке в качестве составной части элемента договора перевозки грузов, либо отлагательного условия, перегружает последний из названных договоров несвойственными ему функциями.

Взаимосвязь договора перевозки грузов с договором об организации перевозок грузов является опосредованной и действует не всегда, а только при необходимости осуществления систематических перевозок грузов. Между двумя названными договорными элементами всегда будет находиться другой системный элемент – договор о предъявлении груза к перевозке, который также как и договор об организации перевозок грузов является организационным.

Отмечается, что действующее законодательство прямо не решает вопрос о возможности заключения договора перевозки грузов при наличии договора об организации перевозок грузов и отсутствии заявки. В этой связи предлагается изложить ч. 1 ст. 791 ГК РФ следующим образом:

По договору о предъявлении груза к перевозке перевозчик в соответствии с условиями принятой от отправителя груза заявки обязан подать ему исправные и пригодные для перевозки соответствующего груза транспортные средства, а отправитель обязан предъявить груз к перевозке.

Срок подачи транспортных средств под погрузку и предъявления груза к перевозке, а также объем предъявляемого груза устанавливаются заявкой (заказом), договором перевозки и (или) договором об организации перевозок.

Во втором параграфе - «Гражданско-правовой договор как регулятор общественных отношений» - договор перевозки грузов рассматривается в качестве правового средства. Подчеркивается важность такого анализа, поскольку, невозможно правильно построить конструкцию конкретного договора, не поняв его инструментальное назначение.

Договорное воздействие проявляется в том, что стороны соглашения вынуждены подчиняться договорным правилам, в которых одновременно воплотились воля участников договора и сила государства. Можно признать справедливой формулу «нет правил - нет договора». Под договорными правилами понимаются условия договора. Сущность договорных условий отражает отношение зависимости границ поведения одной стороны от мер возможного и должного поведения другой стороны. При этом важно, что в результате согласования условий стороны определяют не просто количество денег, километров либо дней, а устанавливают для себя посредством права дозволения, ограничения и запреты.

Предлагается дать следующее определение: Условия договора – это согласованные сторонами и обязательные для них правила (волевые модели) поведения, определяющие зависимость мер возможного и должного поведения

одной стороны договорного правоотношения от согласованных границ возможного и должного поведения другой стороны.

Исходя из приведенного определения, к условиям договора нельзя отнести его субъектов, поскольку условия являются продуктом мыслительной деятельности самих субъектов. Неправомерно включать в число условий правила о форме договора, поскольку форма является лишь способом выражения договорных условий, но не самими условиями. Субъекты договора, их реквизиты и т.п., могут выступать конструктивными элементами только документа, именуемого договором, но не конкретного соглашения.

В третьем параграфе - «Соотношение договора перевозки грузов с понятиями «сделка» и «правоотношение»» - обосновывается логический запрет на отождествление договора перевозки грузов со сделкой и с правоотношением.

Причины, по которым гражданско-правовой договор нельзя отождествлять со сделкой, следующие. Сделкой является заключение договора, но не сам договор. Сделка, будучи юридическим фактом, в отличие от гражданско-правового договора не способна осуществлять договорное регулирование, поскольку не содержит в себе правил поведения. У юридического факта не может быть своего предмета регулирования. К тому же, при таком подходе непонятно, что же «запускает» договорные правила поведения. Содержание договора и юридических фактов коренным образом отличаются. Различно и их назначение в механизме правового регулирования.

К тому моменту, как возникает соглашение, юридический факт прекращает свое существование, поскольку он выполнил свое предназначение – запустил в действие договорные правила. Заключение договора представляет собой преодоление конфликта в целях достижения соглашения. Поэтому, если есть конфликт, то нет соглашения, и наоборот. Сделка по заключению договора ставит конечную точку в процессе преодоления конфликта. Соглашение сторон возникает, когда эта точка уже поставлена.

Понятие юридический факт применимо к нормативному, а не договорному регулированию. В механизме правового регулирования он выполняет роль «спускового крючка», приводящего в действие норму права, но не договорные правила. Различаются и правовые конструкции договора и правоотношения. Как мы уже указывали, элементами конструкции договора являются его условия. Конструкция правоотношения состоит из субъектов, объекта и субъективных прав и обязанностей.

Договор перевозки грузов нельзя отождествлять с правоотношением, исходя из следующих соображений. Если договор является правовым средством, то он является инструментом воздействия на общественные отношения. Если исходить из легального определения договора, то это соглашение, направленное на возникновение, изменение либо прекращение гражданских прав и обязанностей (ст. 420 ГК РФ). Направленность договора на результат, т.е. на возникновение и развитие обязательственного правоотношения, говорит о том, что он априори не может совпасть с данным обязательством. Это обусловлено тем, что в цепочке «цель-средство-результат» средство всегда предшествует результату. Это следует и из п.2 ст. 420 ГК РФ, согласно которого к обязательствам, **возникшим из договора**, применяются общие положения об обязательствах. Таким образом, законодатель различает договор и возникающее из него обязательственное правоотношение.

Договор как регулятор располагается с обязательством на разных ступенях механизма договорного регулирования. Можно рассматривать соотношение договора и возникающего из него правоотношения, как модель и объект моделирования, поскольку в договоре заключена волевая модель поведения участников договорного правоотношения.

Сложность создает тот факт, что возникновение соглашения и договорного правоотношения происходят одновременно после того, как будет совершена сделка по заключению договора. Здесь наблюдается отличительная особенность механизма договорного регулирования от механизма правового (нормативного) регулирования. Как известно последний характеризуется тем,

что закрепленное в норме правило поведения существует еще до того, как наступил юридический факт, и уж тем более, задолго до того, как возникло правоотношение. Как нам представляется, в этом ничего страшного нет. И установленные договором правила поведения, и урегулированное им отношение могут возникать одновременно, главное, чтобы правоотношение не возникло раньше, чем заключен договор.

Выделяя договоры по признаку направленности результата необходимо помнить, что договор является правовым средством, которое используется для достижения результата. Так, договор перевозки груза направлен на возмездное оказание услуг по перевозке груза. Однако как только заходит речь о гражданско-правовом договоре в целом, то сразу же повторяются положения ст. 420 ГК РФ, о том, что договор направлен на возникновение, изменение либо прекращение гражданских прав и обязанностей. На наш взгляд, в определении договора должна быть отражена направленность на передачу имущества, выполнение работ, оказание услуг и достижение иных подобных правовых результатов.

Вторая глава - «Юридическая конструкция договора перевозки» - включает три параграфа. В рамках данной главы рассматриваются теоретическая и законодательная юридические конструкции договора перевозки, а также юридическая конструкция конкретного договора перевозки грузов.

В первом параграфе - **«Теоретическая юридическая конструкция договора перевозки»** - выявлены обобщающие признаки юридических конструкций, уточнена их классификация. Сделан вывод, что ни юридическая конструкция вообще, ни конструкция конкретного договора не могут быть отождествлены с законодательной конструкцией (моделью).

Обращается внимание, что в науке происходит неоправданное противопоставление теоретических и нормативных конструкций. Если не отождествлять нормативные конструкции с фрагментами позитивного права, то они не могут быть ничем иным как теоретическими построениями

(мысленными образами). Если теоретические конструкции нашли свое закрепление в законодательстве, то их следует называть не нормативными, а законодательными. Законодательная модель всегда должна сравниваться с теоретической моделью, и в этом смысле основываться на ней. Теоретическая конструкция имеет более высокую степень абстракции и отражает лишь наиболее существенные признаки договора перевозки. Она является огрубленным образом, как законодательной модели, так и конкретного договора перевозки.

Под теоретической юридической конструкцией договора перевозки следует понимать обладающую максимальной степенью абстрактности мысленную типовую схему взаимодействия прав и обязанностей его сторон, являющуюся результатом обобщения решения правовых ситуаций, складывающихся при перемещении материальных объектов при помощи самоходных транспортных средств.

К числу основных признаков договора перевозки (его теоретической конструкции), которые в результате тщательного и длительного просеивания нормативного и научного материала достигли такой степени достоверности, что их можно признать на данный момент времени незыблемыми и нерушимыми, следует отнести направленность договора, выраженную в его предмете. По договору перевозки всегда оказываются услуги по перемещению материальных объектов (в том числе людей) из одной точки в пространство в другую при помощи самоходных транспортных средств. Данная направленность характерна для любого договора перевозки, будь то договор перевозки грузов, договор перевозки пассажиров и багажа, договор фрахтования, либо договор перевозки в прямом смешанном сообщении.

Одними из важных признаков договора перевозки являются: 1) наличие ответственности перевозчика за сохранность груза и багажа, а также за безопасность перевозки пассажира; 2) принадлежность транспортных средств перевозчику. В данном случае мы под перевозчиком понимаем лицо, которое непосредственно осуществляет перевозку (фактический перевозчик). Данные

обстоятельства важно учитывать при разграничении услуг по перевозке пассажиров и багажа либо грузов и при доставке почты. Клиентура органов связи (адресанты и адресаты) не могут предъявить никаких претензий к органам транспорта. Почтовая организация, в отличие от перевозчика не несет ограниченной ответственности в случаях обнаружения несохранности груза. Договор оказания услуг по отправке почтовой корреспонденции имеет своей целью не обслуживание процесса перемещения груза в пространстве, а обеспечение связи между отправителем и получателем корреспонденции. В большинстве случаев транспортировка почты осуществляется в транспортных средствах, принадлежащих почтовой организации, и опосредуется договором буксировки.

Юридическая конструкция договора перевозки, имеющая высшую степень абстрактности, может быть определена следующим образом:

Договор перевозки это соглашение, в силу которого одна сторона (перевозчик) обязуется за плату оказать другой стороне услуги по перемещению под свою ответственность материальных объектов (грузов, пассажиров, багажа) из одной точки пространства в другую при помощи принадлежащих ему на законных основаниях самоходных транспортных средств.

Приведенное определение теоретической юридической конструкции договора перевозки может быть конкретизировано в юридических конструкциях договоров перевозки грузов, фрахтования, перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозки пассажиров и багажа. Смысл выделения такой юридической конструкции заключается в том, что она может служить образцом (эталонем) при решении вопроса об отнесении того или иного договора к договору перевозки, и в то же время позволять разграничивать договоры перевозки от иных видов договоров, в том числе и транспортных.

Во втором параграфе - **«Влияние законодательной конструкции договора перевозки грузов на юридическую конструкцию конкретного договора»** - отмечается, что законодательные конструкции договора перевозки

грузов должны, с одной стороны, объективировать его теоретическую конструкцию, а с другой стороны, определять контуры основных элементов конкретного договора перевозки, процедуры создания и использования данного правового инструмента.

Законодательные конструкции включают в себя в качестве элементов, закрепленные в законодательстве:

- общее определение договора перевозки грузов, отражающее правовой результат, для достижения которого используется данный договор, субъектный состав, общую характеристику договора;
- существенные условия договора;
- императивно установленные права и обязанности сторон;
- диспозитивно установленные права и обязанности сторон;
- общие условия перевозки и границы конкретных условий, в том числе, порядок определения провозной платы;
- классификацию разновидностей договора перевозки грузов;
- элементного строения;
- указание на форму конструирования конкретного договора;
- общие правила об ответственности за нарушение условий договора;
- механизмов его функционирования, включая юридическую процедуру заключения и исполнения договора;
- способы разрешения споров.

Хотя конструкции законодательной модели договора перевозки и юридической конструкции конкретного договора перевозки, содержащего правила, выработанные сторонами, являются нетождественными, однако они являются взаимообусловленными. Несмотря на то, что реализация правовых норм о договорах сама по себе не создает договорного регулирования, законодательная юридическая конструкция устанавливает рамки, которые ограничивают пределы усмотрения сторон при конструировании конкретного договора. Из этого следует, что сами рамки возможного и должного поведения,

установленные законодательством, не могут быть необоснованно расширены за счет включения в конструкцию договора перевозки процедуры его заключения. Таким образом, считаем, что следует разделять собственно законодательную конструкцию договора перевозки и законодательные юридические конструкции, связанные с возникновением, изменением и прекращением договора перевозки. Законодательная конструкция заключения договора перевозки является самостоятельной по отношению к законодательной модели данного договора, хотя и производной от него.

При рассмотрении отдельных элементов законодательной юридической конструкции договора перевозки грузов делается вывод, что данные, характеризующие предмет соглашения (количество груза, пункт назначения), являются не условиями договора, а их элементами. Доказывается, что условие о цене договора перевозки грузов, хотя и является видообразующим для данного вида договоров, к существенным не относится. Общие условия перевозки, которые в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК РФ определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, не следует отождествлять с существенными условиями договора.

Предусмотренные императивными нормами условия, можно разделить на две группы основные, т.е. присутствующие как элементы в юридической конструкции любого конкретного договора перевозки грузов и факультативные, появление которых зависит от усмотрения сторон договора.

Диспозитивные нормы права, во-первых, влияют на структуру юридической конструкции конкретного договора перевозки. Если в законодательстве о договоре перевозки имеются диспозитивные правила, касающиеся содержания того или иного условия договора, то они определяют наличие соответствующего условия, как обязательного элемента, в конструкции конкретного договора перевозки. Во-вторых, от выбора сторонами договора варианта поведения, закрепленного в диспозитивной норме, не зависит структура юридической конструкции договора перевозки.

В третьем параграфе - «Осложненные юридические конструкции договора перевозки грузов» - отмечается, что договор фрахтования представляет собой осложненную конструкцию договора перевозки грузов. Осложнение происходит ввиду: 1) добавления условия о предоставлении вместимости транспортного средства либо его части; 2) возможности включения условия об опционе; 3) возможности исключения условия о выдаче груза грузополучателю.

Доказано, что нельзя рассматривать перевозчика, заключившего договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в качестве представителя грузоотправителя, поскольку при такой трактовке у перевозчика при заключении договора должно возникнуть секундарное право, предоставляющее возможность совершения юридического действия от чужого имени, не предполагающее наличия какой либо встречной обязанности, что не соответствует действительности. Утверждение о том, что заключая договор, грузоотправитель наделяет правами и обязанностями перевозчика, означает отрицание того факта, что права и обязанности приобретаются сторонами по своей воле, а не по воле контрагента.

Юридическая конструкция договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является единой. По сравнению с договором обычной перевозки она осложнена условием, возможность применения которого предусмотрена ст. 313 ГК РФ. Содержанием данного условия является возможность возложения обязанности должника (перевозчика, заключившего договор) на третьих лиц.

В диссертации делается вывод, что юридические конструкции конкретных договоров перевозки грузов должны в качестве элементов содержать одинаковые условия, в том числе о цене перевозки грузов, которая определяется на основании тарифов (п. 2 ст. 790 ГК РФ). Применение специальной договорной конструкции публичного договора обуславливает содержание условий об ответственности конкретных договоров перевозки грузов.

Юридическая конструкция договора перевозки грузов может быть осложнена применением рамочного договора. При этом, условия конкретного договора перевозки грузов должны соответствовать условиям рамочного договора. Условия договора об организации перевозок грузов, которые стороны не включили в конкретный договор перевозки грузов, дополняют юридическую конструкцию последнего.

Следует предусмотреть в законодательстве возможность абонементного обслуживания грузоотправителей при перевозках транспортом необщего пользования.

Третья глава - «Договор перевозки грузов как правовая форма» - состоит из двух параграфов. В рамках данной главы дается понятие правовой формы, определяется ее соотношение с формой права и с юридической конструкцией, выявляются и характеризуются различные правовые формы отношений, регулируемых договором перевозки грузов.

В первом параграфе - «Понятие правовой формы и отдельные ее виды, определяющие меру необходимого поведения участников договора перевозки (кредиторская обязанность, секундарная необходимость)» - дается авторское определение правовой формы. Под правовой формой, понимаются: 1) правовые источники (внешняя форма самого права); 2) структура системы права (внутренняя форма права); 3) идеальная модель общественного отношения (его элементов), полученная в результате установления границ позитивных обязываний, дозволений и запретов для участников общественных отношений, выражающихся в мерах их возможного или должного поведения.

Сделан вывод, что такая правовая форма, как кредиторские обязанности, являющиеся мерой юридически необходимого поведения активного участника обязательства (кредитора), направленного на создание условий для надлежащей реализации своего права, существуют у перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя.

Предлагается исключить обязанность получить груз из транспортных уставов и кодексов. Это позволит рассматривать в соответствии с нормами и смыслом ГК РФ: 1) договор перевозки грузов, как договор в пользу третьего лица; 2) обязанность грузополучателя по принятию исполнения от перевозчика как кредиторскую. Требуется приведение соответствующих норм транспортного законодательства, устанавливающих возможность привлечения грузополучателя к ответственности за отказ либо просрочку в приеме груза, в соответствии с п. 2 ст. 406 ГК РФ.

Выявлено существование новой самостоятельной (отличной от кредиторской обязанности) правовой формы – секундарной необходимости, выражающейся как мера необходимого поведения обладателя секундарного права (грузополучателя), направленная на создание условий для надлежащей реализации юридических возможностей, содержащихся в этом праве.

Во втором параграфе - «Отдельные правовые формы, определяющие меры возможного поведения участников договора перевозки грузов (секундарные права и правоспособность)» - акцентируется внимание на том, что правовая форма секундарных прав образуется и в момент заключения, и в момент исполнения договора перевозки грузов. В частности, отмечается, что согласие владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта на принятие заявки перевозчиком (ст. 11 УЖТ) не может являться элементом акцепта перевозчика. Секундарное право перевозчика и секундарное право владельца транспортной инфраструктуры являются едиными по форме, но различных по своему содержанию правами. При этом недопустимым представляется утверждение, что одно из этих прав является элементом другого. Нельзя вести речь и о «раздвоении» единого секундарного права, поскольку эти права связывают состоянием бесправия разных субъектов.

Секундарные права перевозчика, связанные с акцептом заявки и с акцептом оферты по договору перевозки грузов, имеют своим объектом субъективные права, которые возникают из двух различных договоров.

У сторон договора перевозки грузов отсутствуют юридические возможности, чтобы заставить третье лицо реализовать свое секундарное право. Однако это не означает, что секундарное право, в отличие от субъективного, не может быть нарушено.

Грузополучатель в период обладания секундарным правом не может иметь никаких субъективных обязанностей и находится в состоянии связанности с грузоотправителем. Анализ правовой формы секундарных прав позволяет сделать выводы о том, что грузоотправитель и грузополучатель в договоре перевозки не могут рассматриваться в качестве одной стороны, а сам договор перевозки не является сложносоставным обязательством.

Сделан вывод, что пределы правоспособности грузоотправителя могут изменяться в зависимости от его профессионализма. Ситуация о возможности признания судом слабой стороной акцептанта не должна распространяться на договор перевозки грузов, в котором оферту подает грузоотправитель, а акцептантом является перевозчик.

В **заключении** подводятся итоги диссертационного исследования, формулируются основные теоретические выводы и вносятся практические предложения по совершенствованию действующего законодательства.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

В изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:

1. *Шайдуллина В.К.* Юридическая конструкция договора перевозки / В.К. Шайдуллина. // Закон и право. – 2014. - №9. С. 77-81. (0,2 п.л.).
2. *Шайдуллина В.К.* Гражданско-правовой договор и его условия / В.К. Шайдуллина. // Право и государство: теория и практика. – 2014. - №9. (0,2 п.л.).
3. *Шайдуллина В.К.* Проявление инструментальных функций гражданско-правового договора в процессе механизма договорного регулирования на примере договора перевозки грузов / В.К. Шайдуллина. // Право и государство: теория и практика. - 2014. - №10. (0,2 п.л.).

Материалы международных и всероссийских научно-практических конференций:

4. *Шайдуллина В.К.* Юридическая конструкция договора перевозки / В.К. Шайдуллина // 20 лет Гражданскому кодексу Российской Федерации: итоги, тенденции и перспективы развития: III Международная научно-практическая конференция (Ульяновск, 12 декабря 2014 г.): сборник статей, М.: Проспект, 2015 (0, 2 п.л.).

5. Гармонизация законодательства в сфере перевозок (на примере железнодорожного транспорта) // Кооперация в науке и инновациях: Международная научно-практическая конференция профессорско-преподавательского состава, сотрудников, докторантов и аспирантов вузов: сборник статей. Москва: Российский университет кооперации, 2015 (0, 2 п.л.).

Иные материалы:

6. *Шайдуллина В.К.* Актуальные проблемы страхования предпринимательских рисков перевозчика в Российской Федерации / В.К. Шайдуллина // Юриспруденция: традиционный взгляд и перспективы развития: сборник статей. Киев: Издательство Куприенко С.А., 2014. (0, 2 п.л.).

7. *Шайдуллина В.К.* К вопросу о разграничении договора перевозки грузов от договора фрахтования / В.К. Шайдуллина // Студенческая наука-2014: IX Московская научно-практическая конференция, круглый стол «Теоретические и практические исследования в сфере правового регулирования предпринимательства»: сборник статей. Москва: Финансовый университет при Правительстве РФ, 2014 (0, 2 п.л.).